

Fahrradpotential in Bielefeld

Prof. Dr. U. Schulz, Dr. H. Kerwin
Universität Bielefeld
Fakultät für Psychologie

Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region

Herausgegeben von Prof. Dr. Joachim Frohn
(Universität Bielefeld, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften) und
Karsten Gebhardt
(Vorstandsvorsitzender von Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e.V.)

Diskussionspapier Nr. 8
Juli 1999

Das Projekt „Bielefeld 2000plus“ wird finanziell unterstützt von: Universität Bielefeld, Sparkasse Bielefeld, Stadtwerke Bielefeld, Universitätsgesellschaft, WEGE mbH

Fahrradpotential in Bielefeld

Prof. Dr. U. Schulz, Dr. H. Kerwien
Universität Bielefeld
Fakultät für Psychologie

Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region

Herausgegeben von Prof. Dr. Joachim Frohn
(Universität Bielefeld, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften) und
Karsten Gebhardt
(Vorstandsvorsitzender von Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e.V.)

Diskussionspapier Nr. 8
Juli 1999

Adressen: c/o Universität Bielefeld
Postfach 10 01 31
33501 Bielefeld
Tel.: 106 - 48 73
Fax: 106 - 29 94
email: jfrohn@wiwi.uni-bielefeld.de

Evangelisches Johanneswerk e.V.
Schildescher Str. 101
33611 Bielefeld
Tel.: 80 12 130
Fax: 80 12 150

VORWORT

In dieser Reihe sollen in zwangloser Folge Projektberichte publiziert werden, die entweder in einem engen regionalen Bezug zu Bielefeld stehen oder aber regionenübergreifende zukunftsweisende Themen ansprechen.

Diese Veröffentlichungen sind Teil des langfristig angelegten Projektes „Bielefeld 2000plus“, das sich mit den Zukunftsperspektiven der Region beschäftigt und gemeinsam vom Verein „Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e.V.“ und der Universität Bielefeld getragen und von der Stadt Bielefeld nachhaltig unterstützt wird. Im Herbst 1997 sind hierfür mehrere Arbeitsgruppen für die Bereiche Wirtschaft, Stadtentwicklung, Umwelt, Kultur, Bildung, Wissenschaft und Gesundheit eingerichtet worden, in denen Wissenschaftler der Universität Bielefeld gemeinsam mit Vertretern verschiedener Institutionen und Organisationen der Stadt Bielefeld Fragestellungen bearbeiten, die die Zukunftsfähigkeit der Region betreffen.

Wir danken allen, die das Projekt unterstützt und die Herausgabe dieser Diskussionsarbeitsreihe finanziell gefördert haben.

Bielefeld, Oktober 1997

Prof. Dr. J. Frohn (Universität Bielefeld)

K. Gebhardt (Bielefelder Konsens: Pro Bielefeld e.V.)

Inhalt:

1. Fragestellung und Zielsetzung des Forschungsprojekts	2
2. Methodisches Vorgehen	2
3. Ergebnisse	4
3.1 Ergebnisse der Befragung bei den telefonischen Erstkontakten	4
3.2 Auswertung der zurückgesandten Fragebögen	4
3.3 Selbstbild als Auto- bzw. Radfahrer und Bild des typischen Auto- bzw. Radfahrers ...	7
3.4 Zufriedenheit mit der Verkehrslage	11
3.5 Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel	12
3.6 Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern	13

1. Fragestellung und Zielsetzung des Forschungsprojekts

Die Forschungsgruppe Verkehrspsychologie des Instituts für Innovationstransfer hat im Auftrag des Fachbereichs „Verkehr“ der Stadt Bielefeld eine Untersuchung zum Verhältnis zwischen Autofahrern und Radfahrern durchgeführt. In dem Projekt sollten die folgenden Fragestellungen behandelt werden:

- Welche Einstellungen, Motive und Emotionen prägen das Verhältnis zwischen Radfahrern und Autofahrern?
- Wie zufrieden sind Auto- und Radfahrer mit der Verkehrsführung?
- Welche Verkehrsmittel werden zu welchem Zweck und aus welchen Motiven gewählt?
- In welchen Verkehrssituationen kommt es zu Konflikten zwischen Rad- und Autofahrern?

Ziel des Projektes war die Entwicklung von psychologisch fundierten Strategien zur Verbesserung des Klimas zwischen Auto- und Radfahrern in Bielefeld und die Entwicklung von verkehrspsychologischen Maßnahmen, um die Bereitschaft zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad in Bielefeld zu erhöhen.

2. Methodisches Vorgehen

Zunächst wurden Studien der Forschungsgruppe Verkehrspsychologie zur Verkehrsmittelnutzung in Bielefeld und zur Motivation von Auto- und Radfahrern aufbereitet und als Grundlage für teilstrukturierte Interviews mit jeweils 25 Autofahrern und 25 Radfahrern verwendet. Die Ergebnisse der Interviews wurden im ersten Zwischenbericht dargestellt und ausgewertet. Sie dienten wiederum als Basis für die Formulierung eines standardisierten Fragebogens (Anhang A).

In einem nächsten Arbeitsschritt wurde anhand des Telefonregisters D-Info-97 ein Gesamtpool von 86768 Telefonnutzern in der Bielefelder Innenstadt gebildet, deren Entfernung von der Wohnung zum Stadtzentrum nicht mehr als ca. 5 km betrug. Firmen wurden aus der Untersuchung ausgeschlossen. Aus diesem Gesamtpool wurde eine Zufallsstichprobe vom Umfang 6000 gezogen. Zu diesen Telefonnutzern wurde im ersten Schritt versucht, telefonisch Kontakt aufzunehmen. 1670 Kontakte kamen zustande. Die erreichten Personen wurden nach Alter und Geschlecht sowie nach dem Verkehrsmittel, mit dem sie hauptsächlich die Innen-

stadt aufsuchen, befragt. Personen, die angaben, die Innenstadt hauptsächlich mit dem Auto, dem Fahrrad oder mit beidem aufzusuchen, wurden gebeten, an der weiteren Befragung teilzunehmen. Willigten sie ein, so wurde ihnen ein Fragebogen zugesandt. Nach der Bearbeitung konnten die Personen diesen in einem Freiumschlag an die Forschungsgruppe zurücksenden. Schematisch ist der Ablauf der Untersuchung noch einmal in Abbildung 1 dargestellt.

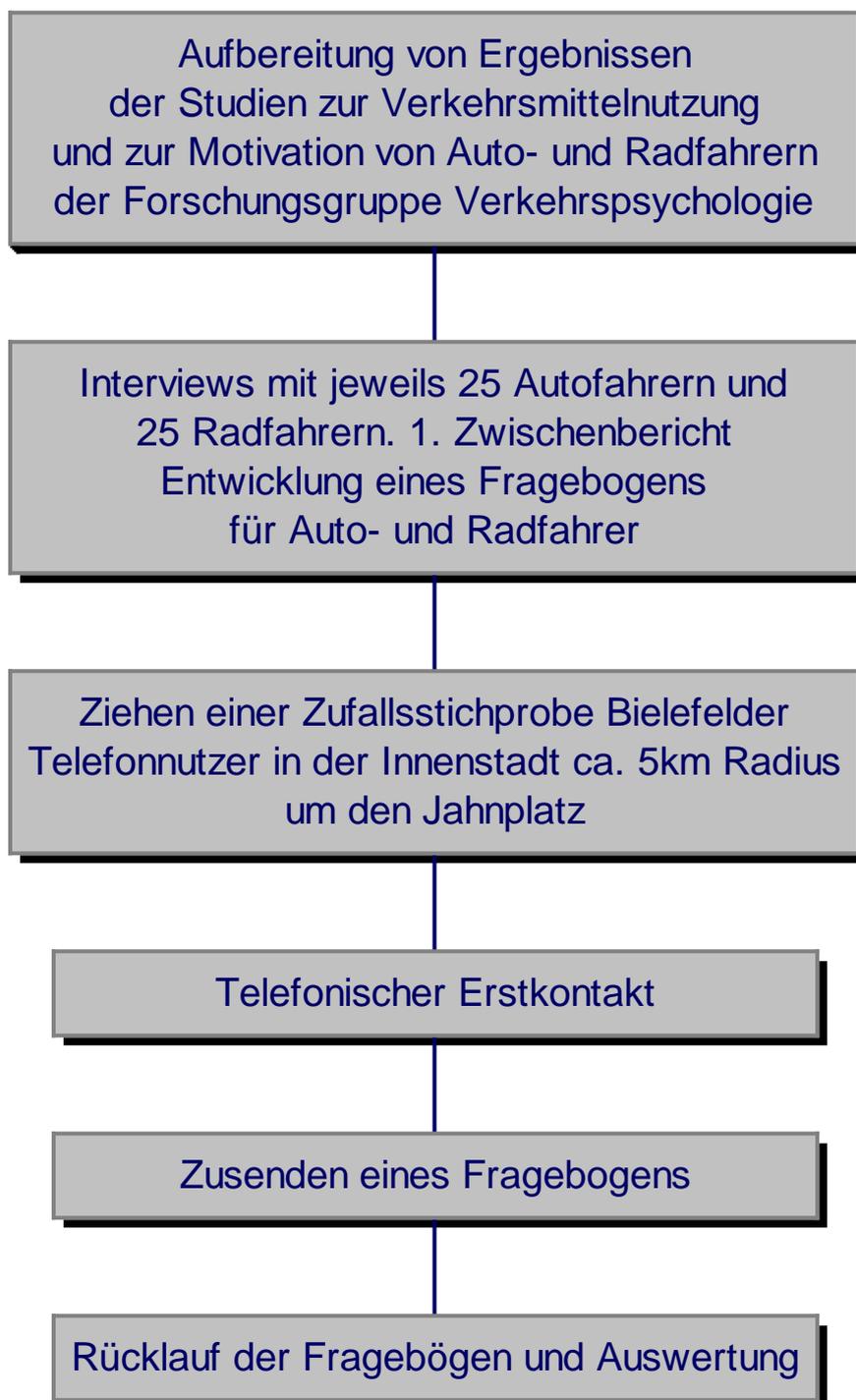


Abb. 1: Schematischer Ablauf der Untersuchung

3. Ergebnisse

3.1 Ergebnisse der Befragung bei den telefonischen Erstkontakten

Von den 1670 Personen, die telefonisch kontaktiert werden konnten, waren 59% weiblich und besaßen ein Durchschnittsalter von 52,6 Jahren. Die angesprochenen 41% Männer hatten ein Durchschnittsalter von 48,1 Jahren. Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Personen auf die einzelnen Verkehrsmittel, die sie hauptsächlich zum Aufsuchen der Bielefelder Innenstadt verwendeten.

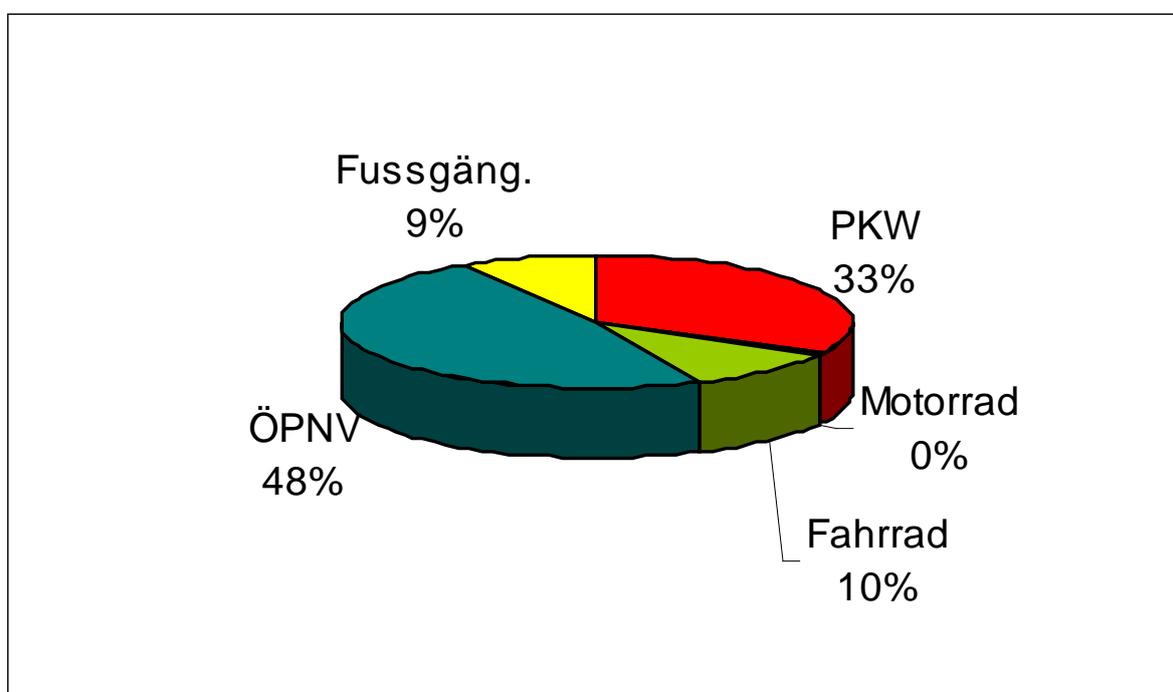


Abb. 2: Prozentsatz der hauptsächlich verwendeten Verkehrsmittel zum Aufsuchen der Innenstadt

Von den 1670 Angesprochenen waren 630 (37,7%) Auto- oder Radfahrer und willigten ein, einen Fragebogen auszufüllen. Von diesen 630 versandten Fragebögen wurden 356 (56,5%) ausgefüllt zurückgeschickt.

3.2 Auswertung der zurückgesandten Fragebögen

Anhand der Frage nach der Häufigkeit der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel zum Aufsuchen der Bielefelder Innenstadt wurden verschiedene Gruppen von Verkehrsteilnehmern un-

terschieden. In Abbildung 3 werden die prozentualen Anteile der Kombination verschiedener berichteter Nutzungshäufigkeiten für das Fahrrad und das Auto dargestellt.

Kombinierte Nutzung von PKW und Fahrrad

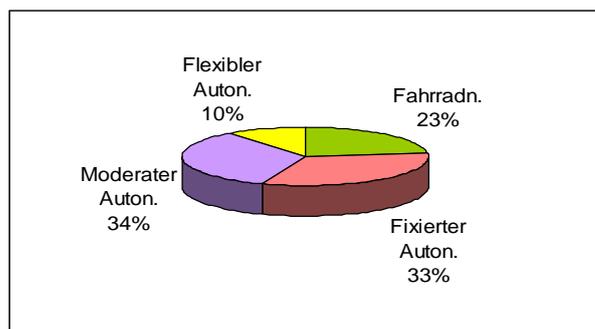
		Fahrrad				
		nie	selten	geleg.	oft	immer
PKW	nie	1,4		1,1	6,7	2,0
	selten	0,3	0,8	2,5	8,1	2,0
	geleg.	3,4	2,5	3,7	6,5	
	oft	14,9	12,9	9,3	3,1	
	immer	13,5	3,7	1,1	0,6	

© Prof. Dr. Schulz; Dr. H. Kerwien

Abb. 3: Prozentsätze der gemeinsamen Nutzung von Auto und Fahrrad zum Besuch der Innenstadt

Bei der Analyse zeigte sich, daß 2,5% der Befragten nie oder selten mit dem Fahrrad oder dem Auto die Innenstadt aufsuchten und somit irrtümlich an der Befragung teilgenommen hatten. Diese Personen wurden aus der weiteren Auswertung ausgeschlossen (Prozentsatz grau unterlegt). Die verbliebenen Personen wurden in vier Gruppen aufgeteilt:

- *Fixierte Autonutzer*, die nie mit dem Fahrrad, aber gelegentlich bis immer mit dem Auto die Innenstadt aufsuchen
- *Moderate Autonutzer*, die gelegentlich bis immer, aber selten oder gelegentlich mit dem Fahrrad fahren
- *Flexible Autonutzer*, die gelegentlich bis immer das Auto und oft das Rad nutzen und
- *Radfahrer*, die nie oder selten PKW, aber gelegentlich bis immer das Rad nutzen



© Prof. Dr. Schulz; Dr. H. Kerwien

Abb. 4: Aufteilung in die vier Nutzergruppen

Abbildung 4 zeigt, wie sich die vier berücksichtigten Gruppen in der verbliebenen Stichprobe anteilmäßig verhalten.

Demographische Angaben über die vier Nutzergruppen findet man in Abb. 5 und Angaben über die durchschnittliche Distanz zum Stadtzentrum in Abb. 6.

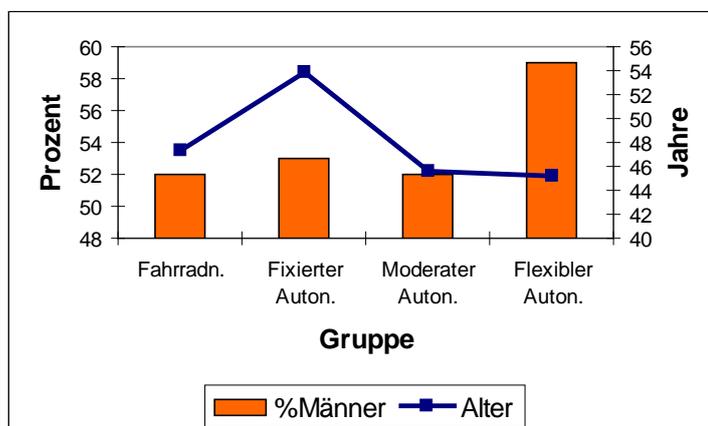


Abb. 5: Anteil Männer und Durchschnittsalter in den vier Nutzergruppen

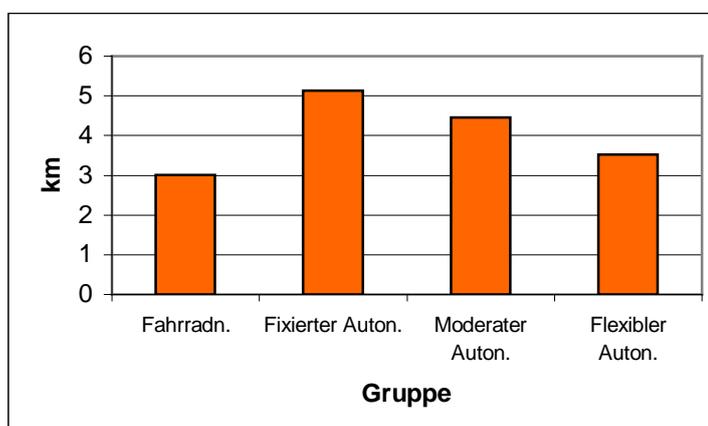


Abb. 6: Durchschnittliche Wegstrecke ins Stadtzentrum

3.3 Selbstbild als Auto- bzw. Radfahrer und Bild des typischen Auto- bzw. Radfahrers

In einem ersten Untersuchungsschritt wurden die Selbstbilder der befragten Personen einmal als Autofahrer zum anderen als Radfahrer erhoben. Dann wurde nach dem Bild des typischen Auto- bzw. Radfahrers gefragt. Bei der Befragung wurden jeweils Gegensatzpaare (z.B. offensiv-defensiv) vorgegeben, von denen jeweils der eine Begriff eine negative Konnotation, der andere eine positive Bedeutung im Kontext der Untersuchung hatte. Die Gegensatzpaare waren in den Interviews der ersten Projektphase gewonnen worden. Die Person mußte jeweils angeben, ob sie den interessierenden Sachverhalt eher zum negativen Begriff hin, neutral oder zum positiven Begriff hin einstuft. Als Abstufung für das Ausmaß der Negativität bzw. Positivität wurden jeweils drei Abstufungen verwendet. Diese werden nachfolgend mit -3,-2,-1 bzw. 1,2,3 bezeichnet.

Aus den vorgegebenen Begriffspaaren konnten, angelehnt an eine Faktorenanalyse, vier Gruppen von Begriffspaaren gebildet werden, bei denen die Begriffe innerhalb einer Gruppe relativ stark zusammenhängen und zwischen den Gruppen relativ unabhängig sind. Es ergaben sich folgende Skalen:

- Soziale und emotionale Aspekte mit den positiven Begriffen: vorsichtig, defensiv, gelassen, regelkonform, einfülsam, geduldig, angepaßt, tolerant, zurückhaltend, rücksichtsvoll
- Fahrerische Kompetenz mit den positiven Begriffen: gut, sicher, sportlich, aufmerksam, umsichtig
- Fahrstil mit den Begriffen: langsam, entspannt, ausgeglichen
- Ressourcenschonung mit den Begriffen: sparsam, umweltschonend.

Für jede Person wurde für jede der vier Gruppen von Begriffspaaren die mittlere Einschätzung über die Begriffspaare hinweg berechnet und als Kennwert für die Skala verwendet.

Für jede dieser vier Skalen wurden die vier Gruppen von Auto- bzw. Fahrradnutzern hinsichtlich der Selbstbilder als Auto- und Radfahrer sowie des Bildes des typischen Auto- bzw. Radfahrers verglichen. In den Abbildungen 7-10 findet man die Vergleiche der mittleren Skalenergebnisse der Gruppen.

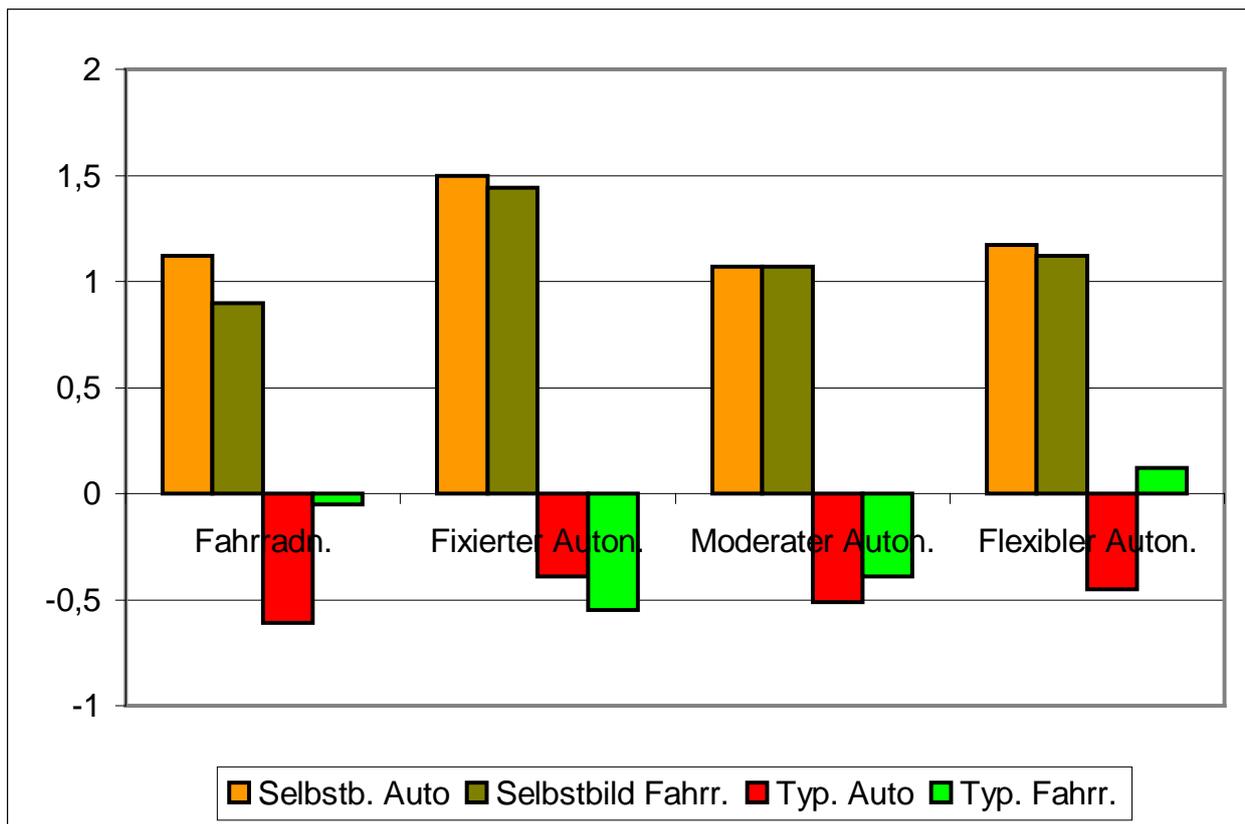


Abb. 7: Mittelwerte der Skala „Soziale und emotionale Aspekte“ aufgeschlüsselt nach Nutzergruppen, Selbstbildern und Typenprofilen

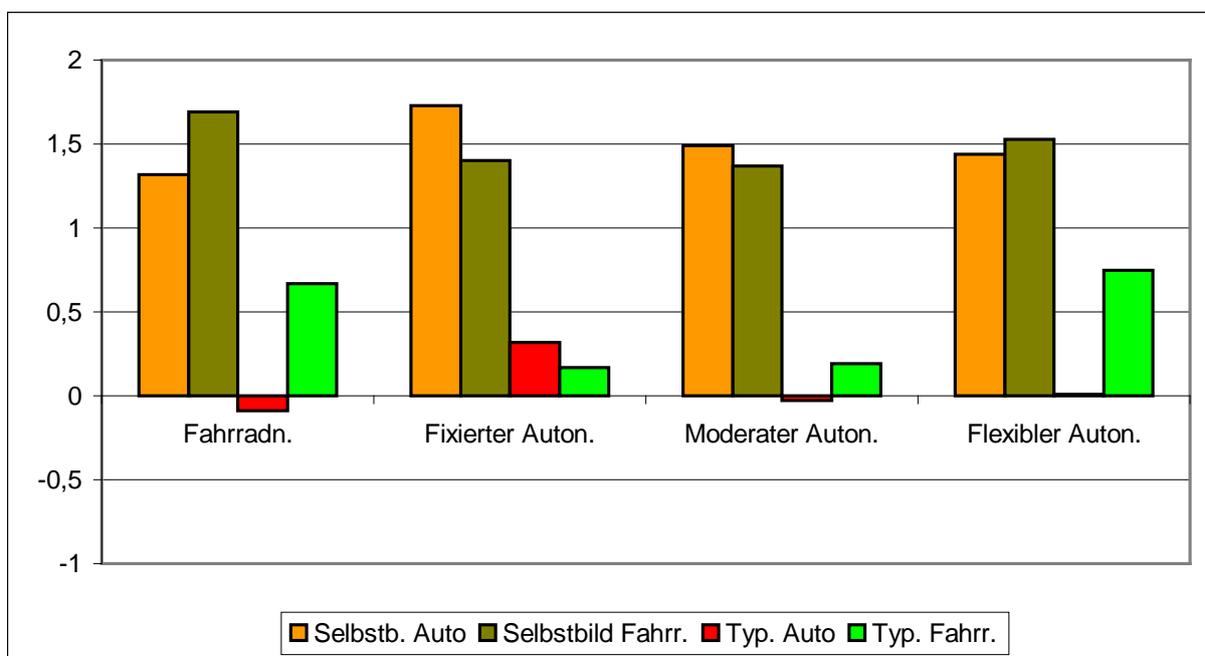


Abb. 8: Mittelwerte der Skala „Fahrerische Kompetenz“ aufgeschlüsselt nach Nutzergruppen, Selbstbildern und Typenprofilen

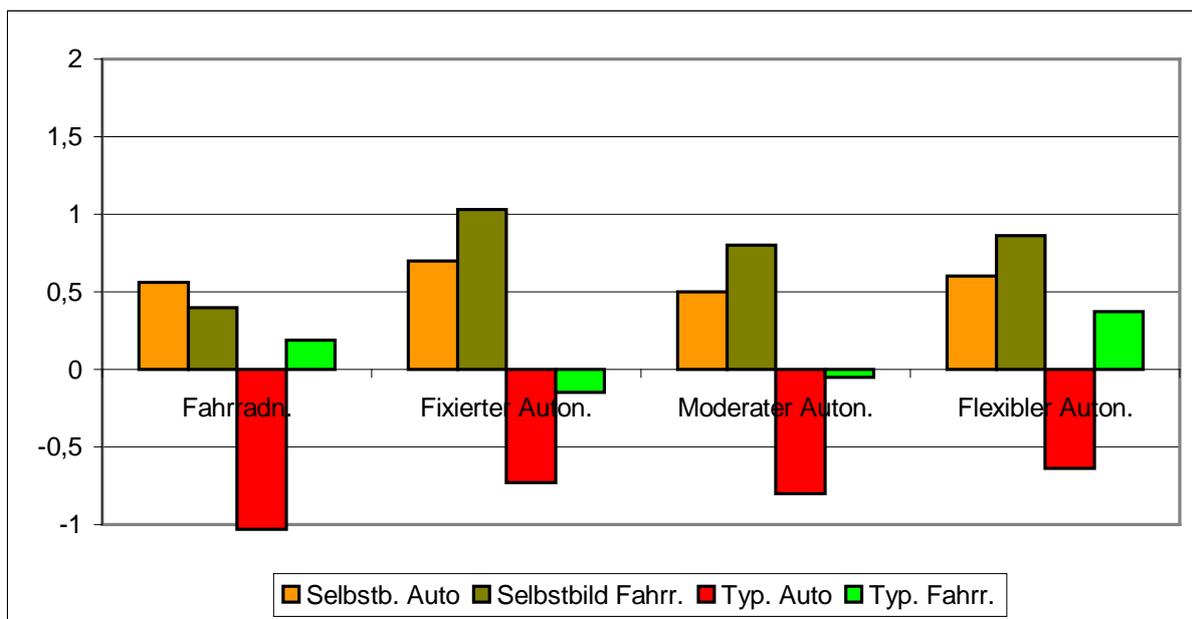


Abb. 9: Mittelwerte der Skala „Fahrstil“ aufgeschlüsselt nach Nutzergruppen, Selbstbildern und Typenprofilen

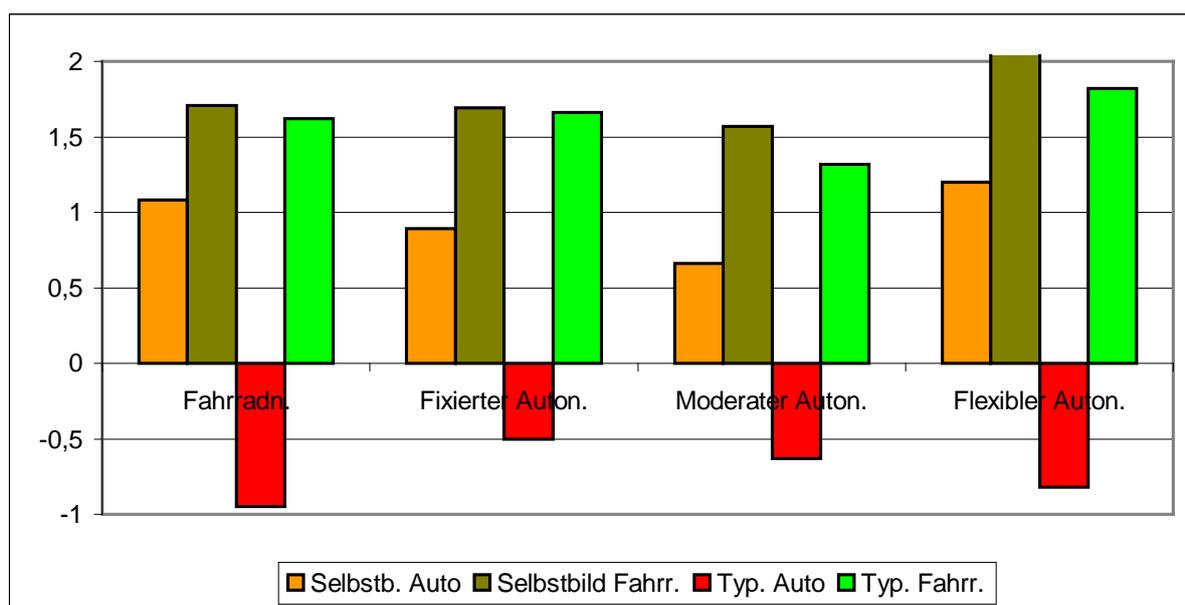


Abb. 10: Mittelwerte der Skala „Ressourcenschonung“ aufgeschlüsselt nach Nutzergruppen, Selbstbildern und Typenprofilen

Zusammenfassend ergeben sich für die Vergleiche der vier Nutzergruppen auf den vier Einstellungsskalen hinsichtlich Selbstbildern und Typenprofilen die folgenden Schlußfolgerungen:

- Das Bild, welches man als Rad- bzw. Autofahrer von sich selbst hat, ist für alle Aspekte bei allen Nutzergruppen überaus positiv.
- Das Bild des typischen Autofahrers ist bei allen Nutzergruppen bezüglich fast aller Skalen negativ. Radnutzer sehen das Bild des typischen Autofahrers negativer als die drei Autonutzergruppen.
- Das Bild des typischen Radfahrers ist positiv bezüglich der Ressourcenökonomie, neutral hinsichtlich der fahrerischen Kompetenz sowie dem Fahrstil und negativ hinsichtlich sozial- emotionaler Aspekte. Fixierte und moderate Autonutzer beurteilen den typischen Radfahrer negativer als Rad- und flexible Autonutzer.

Psychologisch kann man daraus die folgenden Schlüsse ziehen:

- Im Selbstbild beurteilen die Nutzer ihre eigene, weitestgehend konflikt- und unfallfreie Fahrtätigkeit.
- Straßenverkehr ist eher ein kommunikationsarmes Nebeneinander von Verkehrsteilnehmern, insbesondere von unterschiedlichen Nutzergruppen. Die einzigen „Berührungspunkte“ sind in der Regel Konfliktsituationen. Daher sind die Verkehrserfahrungen mit anderen Verkehrsteilnehmern tendenziell negativ.
- Das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer wird mit dem Ziel der kognitiven Vereinfachung meistens auf wenige, prototypische Personeneigenschaften des anderen zurückgeführt. Das eigene Verhalten wird dagegen eher situationsabhängig gesehen.
- Nutzergruppen, die auch mit dem jeweilig anderen Fahrzeug fahren, sehen den typischen Nutzer des anderen Fahrzeugs positiver.

Aus diesen Erkenntnissen ergeben sich die folgenden Schlußfolgerungen und Handlungsempfehlungen:

- Eine positive Form der Kommunikation zwischen Auto- und Radfahrern sollte hergestellt bzw. verbessert werden.
- Erfahrungen mit der Nutzung des anderen Verkehrsmittels sollten insbesondere für die moderaten Autonutzer ermöglicht und erleichtert werden.
- Die flexiblen Nutzer können als Sympathieträger fungieren. Dies kann gefördert werden durch
 - Aufkleber für Autos und Fahrräder mit dem Bekenntnis flexibler Nutzung auch des jeweilig anderen Verkehrsmittels.
 - Darstellen von prominenten Sympathieträgern, die sich zur flexiblen Nutzung beider Verkehrsmittel bekennen.

- Spots, in denen die unterschiedlichen Sichtweisen ein und derselben Verkehrssituation beim Rollenwechsel deutlich werden.
- Berichte über mögliche Hintergründe scheinbar unverständlicher Verhaltensweisen von Rad- und Autofahrern.
- Informationen für die Haushalte über Fahrradnutzungsmöglichkeiten, Park and Ride, Bike and Ride, Radfahraktionen etc.

3.4 Zufriedenheit mit der Verkehrslage

Im nächsten Schritt wurden die Angaben der Befragten hinsichtlich ihrer Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der Verkehrslage auf ihrem Weg in die Bielefelder Innenstadt analysiert. Die Zufriedenheitswerte reichten von -3 (unzufrieden) bis +3 (sehr zufrieden). Über alle Aspekte hinweg wurden für die einzelnen Nutzergruppen die Zufriedenheitswerte gemittelt und in Abb. 11 graphisch dargestellt.

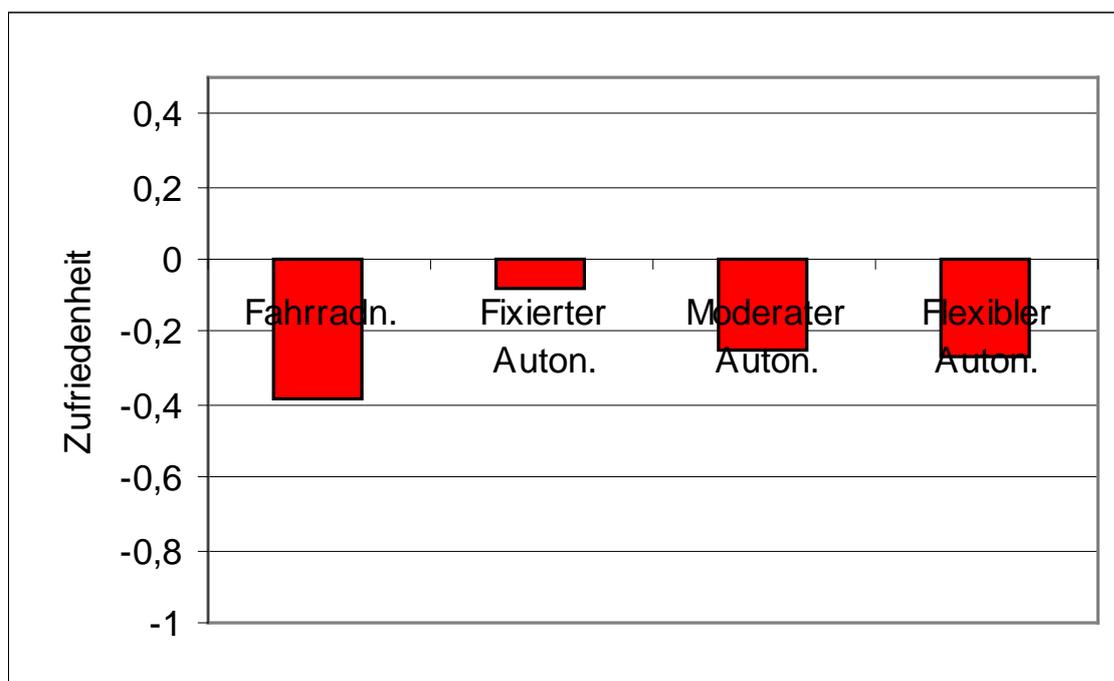


Abb.11: Durchschnittliche Zufriedenheit mit der Verkehrslage in den vier Nutzergruppen

Zusammenfassend lassen sich die folgenden Feststellungen treffen:

- Mit zunehmendem Grad der Fahrradnutzung steigt die Unzufriedenheit mit der Verkehrslage.
- Fixierte Autonutzer sind am wenigsten unzufrieden (Straßenführung, Straßenausbau, Verkehrsumgebung, Anzahl der Radwege).

- Moderate Autonutzer sind zusammen mit den fixierten Autonutzern am unzufriedensten mit dem Parkplatzangebot.
- Flexible Nutzer sind am tolerantesten gegenüber Fußgängern und Radfahrern und sind mit der Verkehrssicherheit am unzufriedensten.
- Radfahrer sind mit der allgemeinen Verkehrslage am unzufriedensten (Anzahl von Radwegen, Verkehrsumgebung, Autofahrer, ökologische Aspekte).

Als Handlungsempfehlungen ergeben sich hieraus Maßnahmen zur Verbesserung der Innenstadttökologie und der Ausbau des Radwegenetzes.

3.5 Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel

In einem weiteren Teil der Untersuchung wurden die verschiedenen Gründe und Zwecke der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel erfragt. In Abb. 12 sind die durchschnittlichen Nutzungsprozentsätze der einzelnen Verkehrsmittel über alle Zwecke hinweg für die vier Nutzergruppen dargestellt. Bei der Grafik handelt es sich um ein Stapel-Säulen-Diagramm.

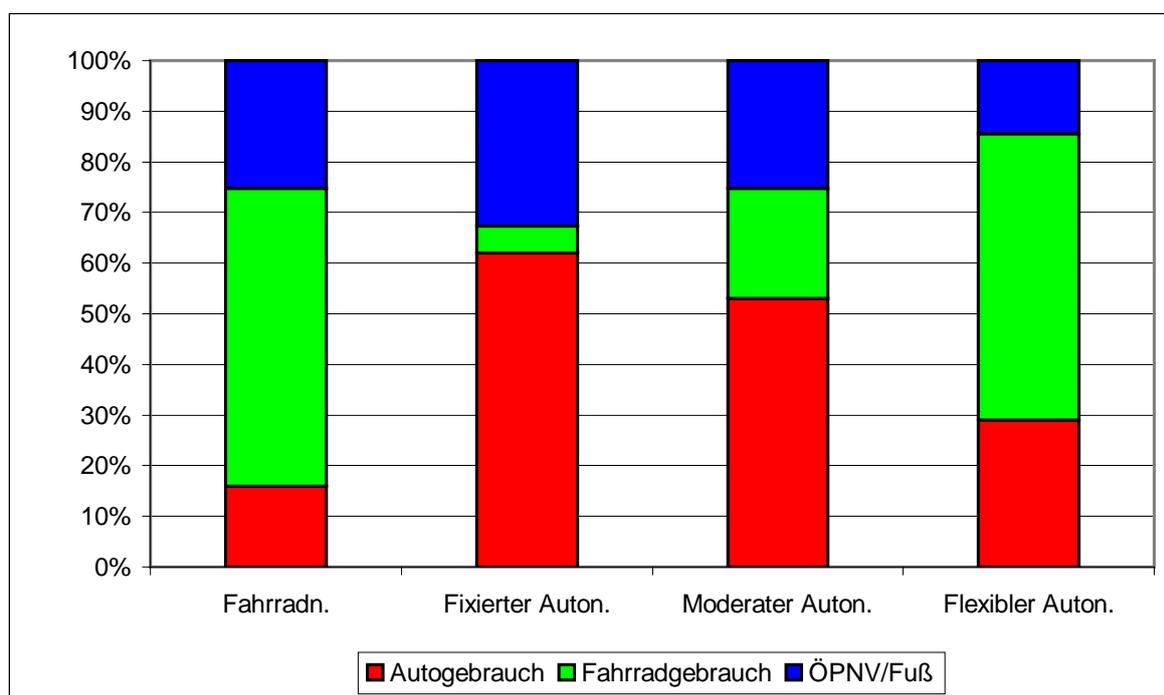


Abb. 12: Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel nach Nutzergruppen

Bei einer detaillierteren Inspektion der Nutzungshäufigkeit kann man feststellen:

- Mit zunehmendem Grad der Autonutzung sinkt die Nutzung des Fahrrades bei allen Fahrtzwecken und Fahrtbedürfnissen.

- Radfahrer nutzen zu bestimmten Transportzwecken auch das Auto.
- Fixierte Autonutzer nutzen auch aus ökologischen, Gesundheits- und Freizeitgründen hartnäckig kaum das Fahrrad, aber den ÖPNV.
- Eine gleich starke Nutzung von Auto und Fahrrad ist bei den flexiblen Autonutzern zu finden.
- Auch Radfahrer nutzen das Fahrrad als Individualverkehrsmittel aus Gründen der Flexibilität und um unabhängig vom ÖPNV zu sein.

Hieraus ergeben sich die folgenden Handlungsempfehlungen:

- Es müssen Informationen vermittelt werden, zu welchen Gelegenheiten sich ein Fahrrad als Verkehrsmittel besser eignet als das Auto, ohne das Auto zu verdammen.
- Es müssen Anreize geschaffen werden, zu diesen Gelegenheiten ein Fahrrad zu nutzen.
- Grundlage dafür ist die exemplarische Nutzung durch die flexiblen Autofahrer.
 - Mobilitätsberatung
 - Information der Bielefelder Betriebe, Kooperation mit den Betrieben, Multiplikatoren Ausbildung in Bielefelder Betrieben (Sicherheitsfachkräfte)
 - „Parkplatzbewirtschaftung“ bei den Betrieben, Einführung von Vergünstigungen für Fahrradnutzer, Betriebsveranstaltungen etc.
 - Trainings- und Schulungsmaßnahmen
 - Radfahrtage

3.6 Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern

In dem Fragebogen wurden die Konflikte zwischen Rad- und Autofahrern einmal aus der Perspektive der Radfahrer und ein zweites Mal aus der Sicht der Autofahrer erfragt. Jede befragte Person sollte die Fragen aus beiden Perspektiven beantworten. Um die Ergebnisse dieser Konfliktstudie übersichtlich zu halten, wurde die Aufteilung in die vier Nutzergruppen nicht weitergeführt, sondern eine Gesamtauswertung aus Radfahrer- bzw. Autofahrersicht vorgenommen. Deshalb findet man in den nachfolgenden Grafiken nur noch die Gruppen Radfahrer und Autofahrer, die die Beantwortung der entsprechenden Fragen aus der jeweiligen Perspektive bezeichnen. In vier Frageblöcken wurden die Konfliktarten, der Konfliktort, die Reaktionen auf die Konflikte und Vorschläge zur Konfliktvermeidung erfaßt. Diese Ergebnisse sind in den Abbildungen 13 bis 16 graphisch dargestellt.

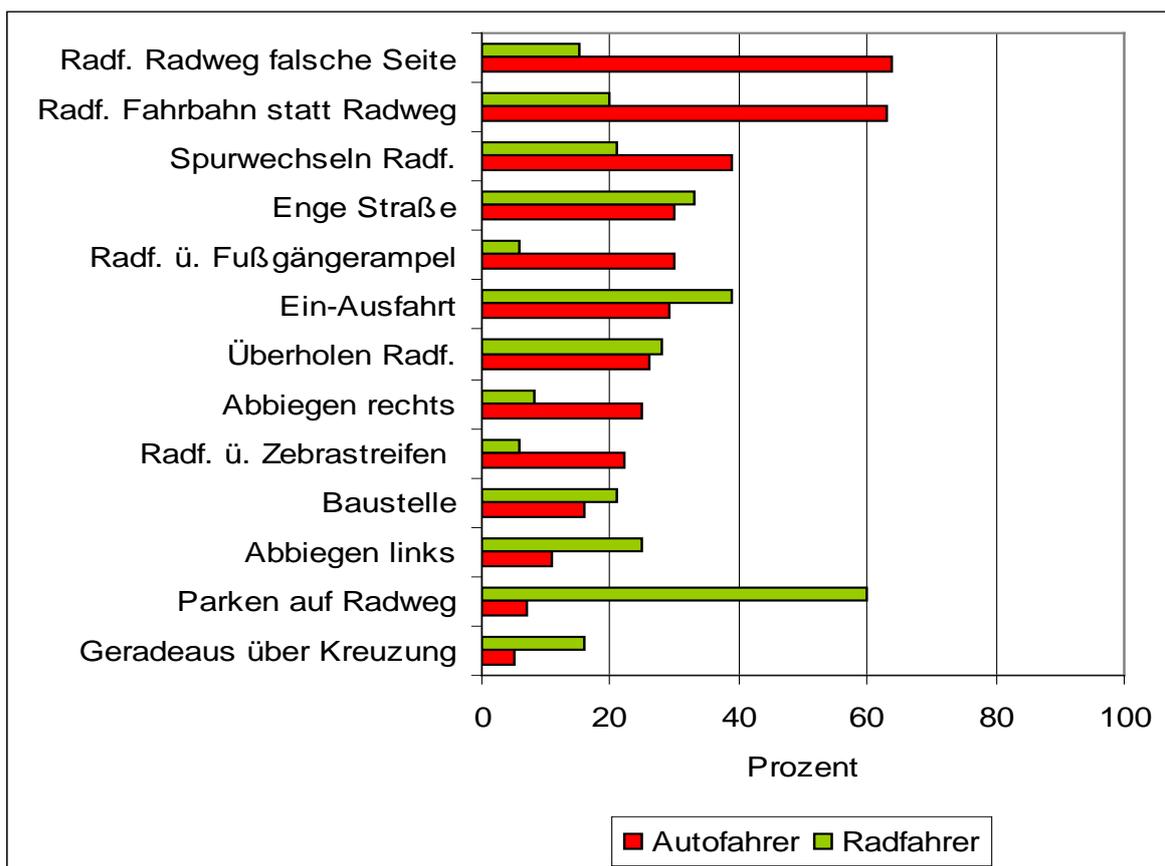


Abb. 13: Nennungshäufigkeiten verschiedener Konfliktarten von Rad- und Autofahrern

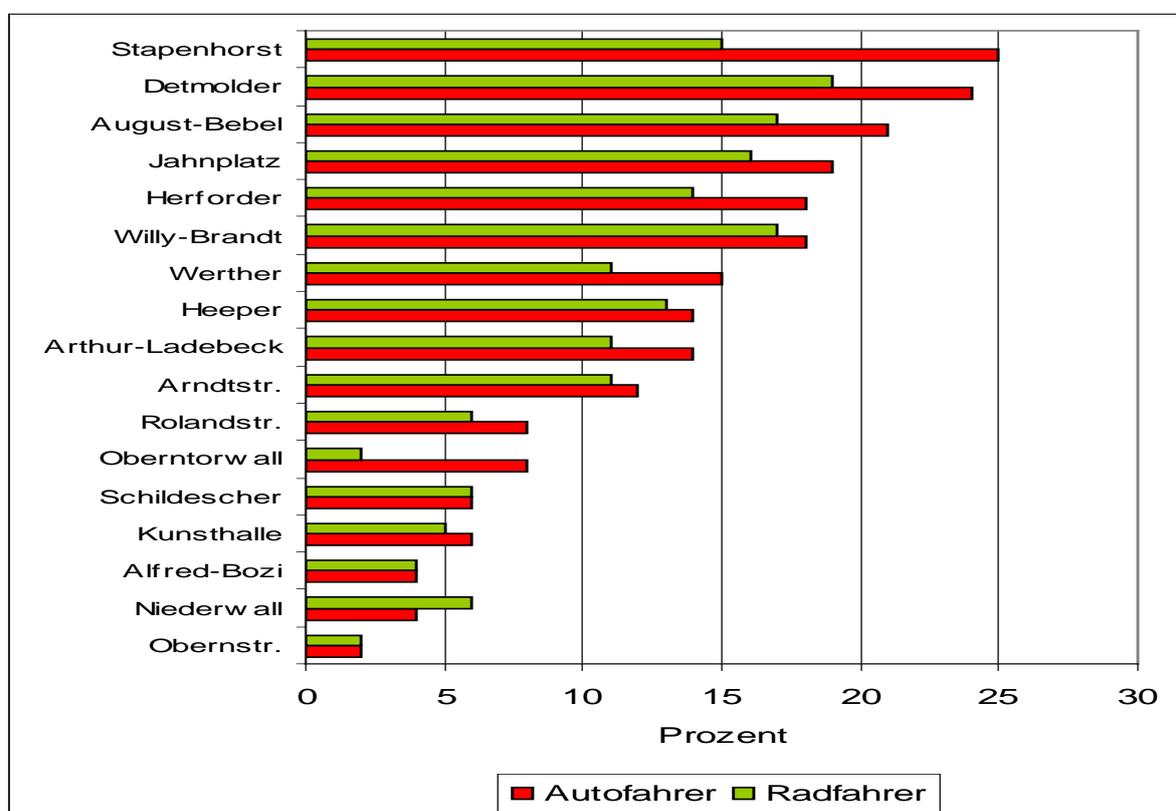


Abb. 14: Nennungshäufigkeiten verschiedener Konfliktorte von Rad- und Autofahrern

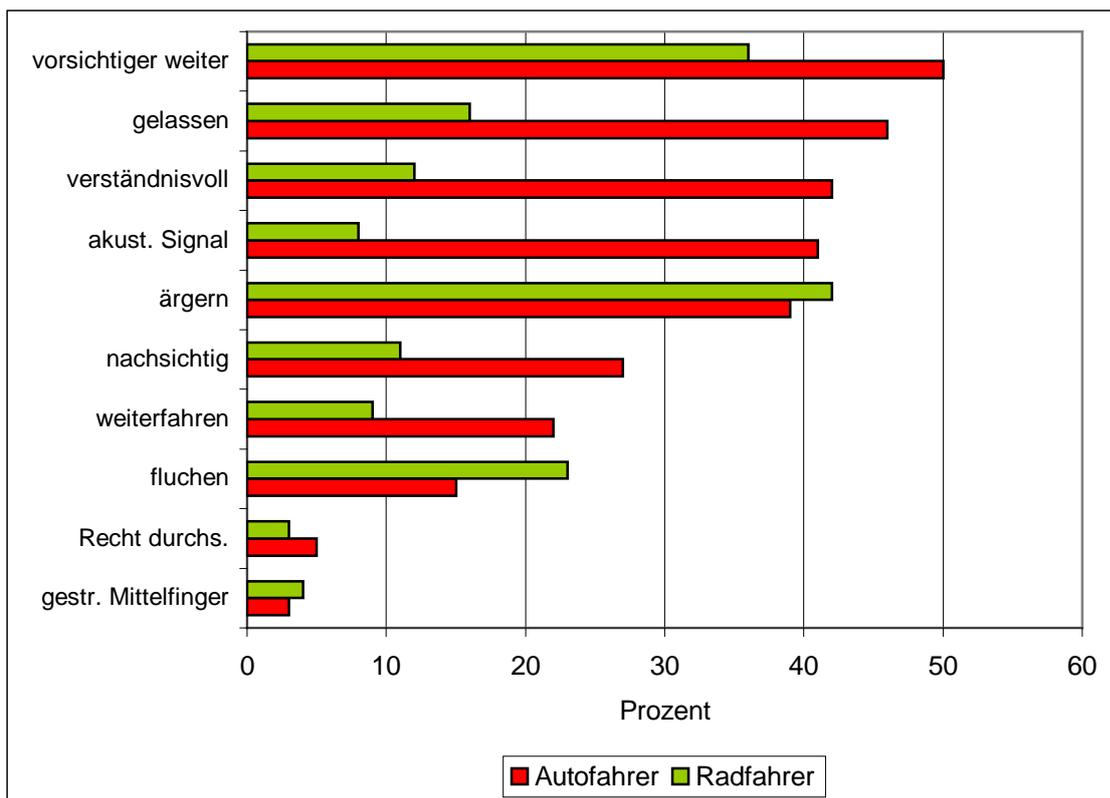


Abb. 15: Nennungshäufigkeiten verschiedener Konfliktreaktionen von Rad- und Autofahrern

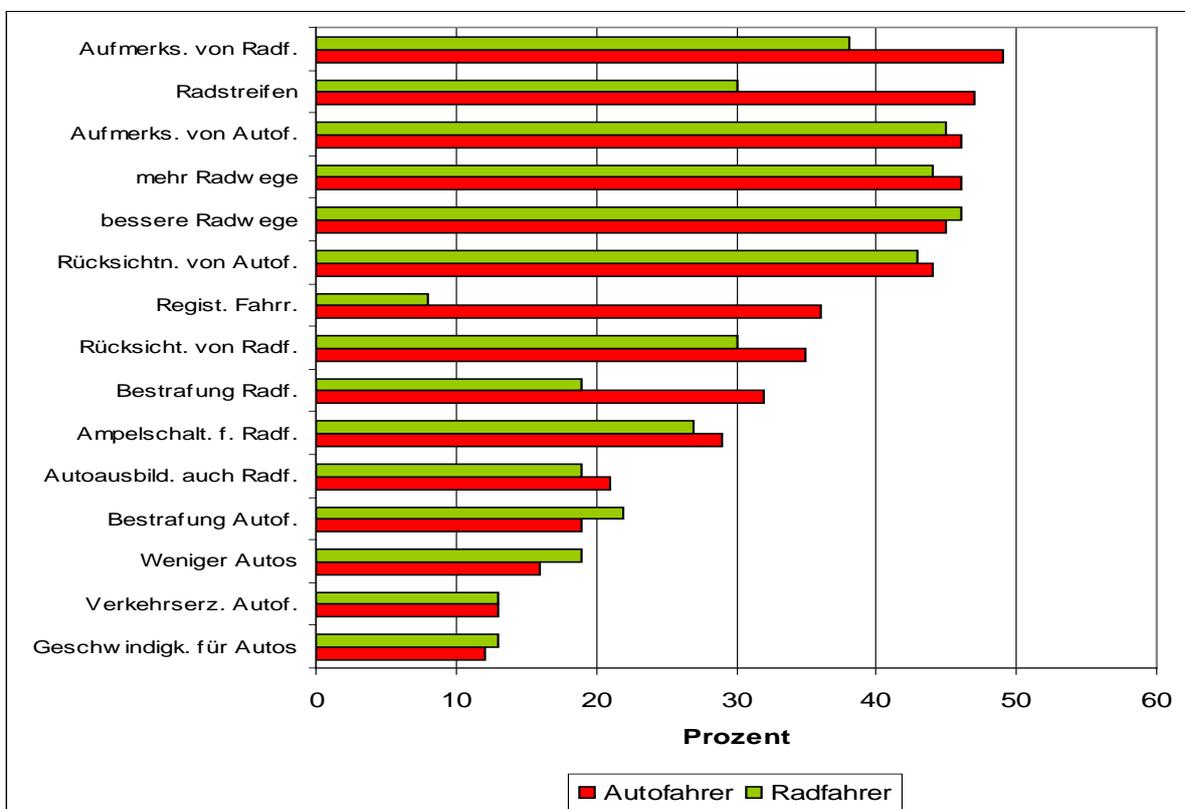


Abb. 16: Nennungshäufigkeiten verschiedener Konfliktlösungen von Rad- und Autofahrern

Insgesamt lassen sich die Befunde wie folgt zusammenfassen:

- Autofahrer und Radfahrer benennen unterschiedliche Arten von Konfliktsituationen.
- Radfahrer sehen eine starke Behinderung durch parkende Autos auf Radwegen.
- Autofahrer nennen fast alle Konfliktorte häufiger als Radfahrer.
- Beide Nutzergruppen ärgern sich gleich häufig bei Konflikten. Radfahrer setzen ihren Ärger lautstark verbal um, Autofahrer hupen.
- Autofahrer sehen sich wesentlich zurückhaltender und verständnisvoller als Radfahrer dies tun.
- Autofahrer fordern mehr Aufmerksamkeit von Radfahrern.
- Autofahrer fordern Radfahrstreifen häufiger als Radfahrer.
- Das „Nummernschild“ und höhere Bestrafungen für Radfahrer werden als Mittel der Konfliktvermeidung von Autofahrern als populärer eingeschätzt als von Radfahrern.

Als Konsequenzen und Handlungsempfehlungen ergeben sich hieraus:

- Autofahrer zeigen eine gewisse Unsicherheit in Verkehrssituationen, in denen sie auf Radfahrverkehr treffen, da sie die möglichen Verhaltensweisen von Radfahrern vermutlich nicht einschätzen können.
 - Verstärkte Aufklärung über mögliche Wahrnehmungsverzerrungen, Fahrmotivationen und Verhaltensweisen von Rad- und Autofahrern in „Begegnungssituationen“
 - Informationsvermittlung für Auto- und Radfahrer über die Fahrradnovelle, um Benutzungsvorschriften für Radverkehrsanlagen bekannt zu machen.

Folgende Diskussionspapiere können Sie bei Bielefeld 2000plus gegen Erstattung der Druck- und Portokosten anfordern oder als pdf-Datei auf der Webseite von Bielefeld 2000plus unter www.uni-bielefeld.de/bi2000plus/veroeffentlichungen.html beziehen:

Nr. 1:

Prof. Dr. Thorsten Spitta, 1997, Universität Bielefeld:

IV-Controlling im Mittelstand Ostwestfalens - Ergebnisse einer Befragung

Nr. 2:

Prof. Dr. Herwig Birg, 1998, Universität Bielefeld:

Nationale und internationale Rahmenbedingungen der Bevölkerungsentwicklung Bielefelds im 21. Jahrhundert

Nr. 3:

Dr. Bernd Adamaschek, 1998, Bertelsmann-Stiftung, Gütersloh:

Zwischenbehördliche Leistungsvergleiche - Leistung und Innovation durch Wettbewerb

Nr. 4:

Prof. Dr. Hermann Glaser, 1998, Technische Universität Berlin, ehem. Kulturdezernent der Stadt Nürnberg:

Der ästhetische Staat - Arbeit und Arbeitslosigkeit, Tätigkeitsgesellschaft

Nr. 5:

Dipl.-Kfm. Ralf Wagner, Dipl.-Kffr. Claudia Bornemeyer, cand. rer. pol. Stephan Kerkojus, 1999, Universität Bielefeld:

Imageanalyse des Bielefelder Einzelhandels

Nr. 6:

Prof. Dr. Helge Majer, 1999, Universität Stuttgart:

Die Ulmer Lokale Agenda 21 und der Beitrag der Wirtschaft

Nr. 7:

Prof. Dr. Franz Lehner, 1999, Institut für Arbeit und Technik Gelsenkirchen:

Zukunft der Arbeit

Nr. 8:

Prof. Dr. U. Schulz, Dr. H. Kerwin, 1999, Universität Bielefeld:

Fahrradpotential in Bielefeld